



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 9 de junho de 2017
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2017/0116 (COD)**

**10146/17
ADD 2**

**AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	8 de junho de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2017) 183 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 868/2004

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2017) 183 final.

Anexo: SWD(2017) 183 final



Bruxelas, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos e que revoga o
Regulamento (CE) n.º 868/2004**

{COM(2017) 289 final}

{SWD(2017) 182 final}

Ficha de síntese
Avaliação de impacto relativa à revisão do Regulamento (CE) n.º 868/2004.
A. Necessidade de agir
Qual o problema e porque tem dimensão europeia?
Uma maior competitividade a nível mundial e, em termos gerais, ausência de disposições suficientes em matéria de concorrência leal a nível multilateral e bilateral, o que veio suscitar preocupações sobre alegadas práticas discriminatórias e subvenções seletivas por parte de países terceiros. Os instrumentos de que a UE dispõe atualmente não são adequados para investigar e prevenir essas práticas.
Resultados esperados
O principal objetivo político consiste em assegurar uma concorrência leal entre transportadoras aéreas através da proteção eficaz das transportadoras aéreas europeias contra práticas desleais de países terceiros e entidades de países terceiros.
Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
O Regulamento (CE) n.º 868/2004 só pode ser modificado ao nível da UE. Um elemento fundamental novo da proposta de regulamento é a ação em caso de «violação das obrigações internacionais aplicáveis». Os direitos perante países terceiros, ao abrigo de acordos em que a União é parte, não podem ser exercidos separadamente por cada Estado-Membro.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
A) Cenário de referência: manutenção da política atual. B) Incremento dos esforços internacionais a nível mundial tendo em vista o estabelecimento de um quadro jurídico multilateral para uma concorrência leal no setor da aviação alargado e inclusão de cláusulas alargadas em matéria de concorrência leal nos acordos de serviços aéreos (ASA). C) Alterações importantes ao regime previsto no Regulamento (CE) n.º 868/2004, que será substituído por um novo instrumento jurídico da UE, abrangente e eficaz. D) Substituição do Regulamento (CE) n.º 868/2004 por um novo instrumento jurídico da UE mais eficaz, combinado com esforços internacionais mais vigorosos a nível mundial e inclusão de cláusulas de concorrência leal nos ASA (opção preferida)
Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?
O Conselho e o Parlamento Europeu, bem como várias transportadoras aéreas e organizações sindicais da União, apoiam a substituição do Regulamento n.º 868/2004 por um instrumento mais eficaz.
C. Impactos da opção preferida
Quais são os benefícios da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?
Espera-se que a opção preferida D venha a ter o impacto mais positivo. O valor acrescentado da ação combinada da UE a todos os níveis deve ser vantajoso para o setor dos transportes aéreos da UE, graças ao aumento de receitas. Esta ação deve ainda contribuir para o crescimento do emprego a nível das transportadoras aéreas, dos aeroportos e das indústrias conexas da União.
Quais são os custos da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?
Espera-se que as despesas decorrentes da gestão das denúncias e das negociações diplomáticas sejam compensadas pelos efeitos positivos no setor da aviação e a economia da UE.
Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?
Não se esperam efeitos diretos globais significativos sobre as PME; efeito positivo sobre a competitividade das companhias aéreas da UE.
O impacto nos orçamentos e administrações públicas nacionais será significativo?
Não.
Haverá outros impactos significativos?
A longo prazo, a preservação da concorrência deve garantir preços módicos e serviços aéreos de qualidade.
Proporcionalidade?
A opção preferida não vai além do necessário para atingir os objetivos políticos.
D. Seguimento
Quando será revista esta política?
Está prevista uma avaliação 5 anos após a entrada em vigor da nova regulamentação.